平成１５年神審第９５号
　プレジャーボートきたろう丸機関損傷事件（簡易）

　言渡年月日　平成１６年２月１８日
　審判庁　神戸地方海難審判庁（相田尚武）
　理事官　杉　忠志
　受審人　Ａ
　職名　きたろう丸船長
　操縦免許　小型船舶操縦士
　損害　船外機プロペラ軸付シャーピンが損傷
　原因　船外機付プロペラの点検不十分

裁　決　主　文
　本件機関損傷は、船外機付プロペラの点検が不十分であったことによって発生したものである。
　受審人Ａを戒告する。

裁決理由の要旨
　（事　実）
１　事件発生の年月日時刻及び場所
　平成１５年９月６日１４時３０分
　京都府舞鶴港
２　船舶の要目
　船種船名　プレジャーボートきたろう丸
　全長　３．１９メートル
　機関の種類　電気点火機関
　出力　３キロワット
　回転数　毎分５，０００
３　事実の経過
　きたろう丸は、平成１３年４月に進水した、最大搭載人員３人のＦＲＰ製組立式プレジャーボートで、船尾舷縁中央に主機として、Ｂ社が製造したＤＴ５Ｙ型と称する２サイクル１シリンダ電気点火機関の船外機が装備されていた。
　船外機は、機関部、駆動部、クラッチ及びプロペラなどから構成され、その動力伝達は、機関の回転力が、駆動小歯車から前進及び後進歯車に伝えられ、クラッチを前進又は後進歯車と嵌合させて、外径１２ミリメートル（以下「ミリ」という。）のプロペラ軸に伝達され、同軸に装着された平行ピン（以下「シャーピン」という。）を経て軽合金製プロペラに

伝えられるようになっていた。
　ところで、シャーピンは、長さ２４ミリ、外径４ミリのステンレス鋼製で、プロペラ翼が水中で障害物に接触したときなどには、同翼の受けた衝撃力をシャーピンが吸収して折損することにより、歯車などの構成部品を保護する役割も兼ねていることから、定期的な点検を行ってシャーピンの損耗状態を確認する必要があった。
　そして、プロペラの点検について、メーカーでは、３箇月又は５０時間運転ごと及びシーズンオフに行うこと、予備部品としてシャーピンとコッタピンをエンジンカバー内に収納していること及びその方法を取扱説明書に記載していた。
　Ａ受審人は、平成１２年１０月に四級小型船舶操縦士の免許を取得し、翌１３年４月にきたろう丸を購入し、自動車に積載して京都府舞鶴港に赴き、同港周辺海域において、レジャーの目的で、４月下旬から１０月下旬にかけて使用していた。
　きたろう丸は、運航が続けられるうちプロペラ翼が障害物と接触したことなどにより、シャーピンが過大な剪断荷重を受け、いつしか同ピンのプロペラ軸との境界付近２箇所に傷が生じる状況となったが、船外機の開放整備が行われなかったので、このことが気付かれないままとなった。
　Ａ受審人は、平成１５年７ないし８月の週末には頻繁にきたろう丸を使用していたものの、外観上プロペラ周囲に異常が見当たらなかったことから支障はないものと思い、業者に依頼するなどして定期的にプロペラを同軸から取り外しての点検を十分に行わなかったので、シャーピンに生じた前示傷部に繰返し応力が集中して亀裂が生じたことに気付かなかった。
　Ａ受審人は、同年９月６日早朝自動車にきたろう丸を積載し、友人２人を乗せて自宅を出発し、０８時１５分ごろ舞鶴市アモ浜の海岸に着いて同船を組み立て、友人２人を同乗させ、船首０．３メートル船尾０．４メートルの喫水をもって、レジャーの目的で、０８時３０分過ぎ同海岸を発し、船外機を全速力前進にかけ、毎時１５キロメートルの対地速力で航行し、０９時１０分博奕岬西側海岸に至って友人を降ろしたのち、ほかの自動車で到着した友人２人を乗せるため、同岬東側の瀬崎の海岸に向かい、０９時４５分同岬西側海岸に戻ったとき、前示シャーピンの亀裂が進展していたものの、このことに気付かないまま、同船を岩場に引き揚げて素潜りなどを行った。
　こうして、きたろう丸は、１４時２０分再び海上に下ろされ、Ａ受審人が１人で乗り組み、友人２人を同乗させ、１４時２５分船外機が始動され、クラッチシフトレバーが中立位置から前進側に操作されたとき、海岸での揚げ下ろし時の衝撃によるものか、動力伝達時の衝撃によるものかシャーピンの２箇所の亀裂部が折損して、プロペラ軸の回転力が伝達されず、１４時３０分博奕岬灯台から真方位３４１度３００メートルの地点において、プロペラが回転不能となった。
　当時、天候は曇で風力２の北北東風が吹き、付近海上には波高約０．５メートルの波浪があった。

Ａ受審人は、クラッチシフトレバーを数回操作したがプロペラが回転せず、陸揚げして船外機各部を調べたものの、シャーピンが折損したことに思い及ばず、救助を要請した。
　その結果、きたろう丸は来援した海上保安庁の巡視艇により舞鶴港の岸壁に引き付けられ、のちシャーピンが取り替えられた。

（原　因）
　本件機関損傷は、船外機の取扱いにあたり、プロペラの点検が不十分で、プロペラ軸付シャーピンが傷ついた状態で運転が続けられ、同傷部に応力が集中したことによって発生したものである。

（受審人の所為）
　Ａ受審人は、船外機の取扱いにあたり、プロペラ軸付シャーピンがほかの動力伝達部品を保護するよう、その強度を少し小さくしてあったから、業者に依頼するなどして定期的にプロペラを同軸から取り外しての点検を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、外観上プロペラ周囲に異常が見当たらないことから支障はないものと思い、プロペラを同軸から取り外しての点検を十分に行わなかった職務上の過失により、同ピンが傷つき、応力集中により亀裂が生じたことに気付かず、同ピンが折損してプロペラを回転不能とさせるに至った。
　以上のＡ受審人の所為に対しては、海難審判法第４条第２項の規定により、同法第５条第１項第３号を適用して同人を戒告する。